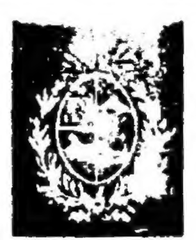


SENADO

SECRETARIA

DIRECCION
DE
COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Tercer Período

CARPETA Nº 627 de 1986

DISTRIBUIDO Nº 91 de 1987

Comisión de Hacienda
(Integrada)

SIN CORREGIR

Abril de 1987

P L U N A

Persona Jurídica de Derecho Público no estatal, se transforma y se fija el Régimen Jurídico a que quedará sujeta

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de fecha 30 de abril de 1987

Preside : Señor Senador Dardo Ortiz

Miembros : Señores Senadores Jorge Batlle, Rodolfo Canabal, Manuel Flores Silva, Raumar Jude y Luis Alberto Lacalle

Integrantes : Señores Senadores Gonzalo Aguirre Ramírez, Reinaldo Gargano y Américo Ricaldoni

Invitados Especiales : Señor Presidente del Directorio de PLUNA contador Emilio Conforte y señor miembro don Luis Alberto Menéndez

Secretario : Señor Alfredo M. Alberti

25×

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 32 minutos)

La Comisión agradece la presencia de los señores integrantes del Directorio de PLUNA al inicio del estudio de este proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, donde se modifica la naturaleza jurídica del Ente y en donde se establecen una serie de facultades y posibilidades.

Nos interesaría, además del mensaje, que es un tanto breve, conocer la opinión de los señores directores.

SEÑOR CONFORTE.- Quiero preguntarle al señor Presidente de la Comisión si interesa conocer nuestra opinión con respecto al proyecto de ley en sí o a la situación general de PLUNA.

SEÑOR PRESIDENTE.- Diría, las dos cosas.

SEÑOR CONFORTE.- De acuerdo. Entonces, comenzaremos a exponer sobre la situación general de PLUNA.

PLUNA es un ente absolutamente deficitario. Los déficit acumulados entre los años 1981 - 1985, cifran lo que tiene que ver con las operaciones de PLUNA, sin tomar en cuenta los intereses de la deuda generada por la compra de los tres aviones Boeing 737, U$S 15:000.000. Si a eso le agregamos U$S 22:000.000 que el Estado ha pagado hasta la fecha, aproximadamente, por concepto de intereses de la deuda impaga refinanciada de la compra de los tres aviones Boeing 737, llegamos a casi U$S 38:000.000 de déficit acumulados.

En el año 1986, PLUNA da una utilidad de U$S2:500.000. Eso figura en un balance que el Directorio acaba de recibir con fecha del 31 de diciembre de 1986. Esto lo recibimos en abril de 1987. Quiere decir que en abril de este año se nos dice que a diciembre de 1986, contablemente, PLUNA gana U$S 2:500.000, pero si computamos los intereses generados por la deuda --en un balance general de la operación PLUNA, no solamente desde el punto de vista interno, sino lo que le está costando al Estado-- este dinero se transformaría en una pérdida de aproximadamente U$S1:500.000 más.

Redondeando, señor Presidente, diría que la operación de los aviones 737, más las pérdidas acumuladas en los últi-

mos ejercicios de PLUNA, ascienden alrededor de U$S40:000.000. A eso, también le sumamos la deuda impaga de los Boeing 737, que a la fecha asciende a U$S 45:000.000 más.

Frente a todo este panorama --creo que es opinión unánime del Directorio-- necesitamos una definición muy clara del Gobierno, como administradores que somos del Ente: si esos déficit, hoy o mañana van a ser absorbidos por Rentas Generales, si nos van a respaldar con más dinero el día en que estos aviones 737 se hagan obsoletos y tengamos que cambiarlos y si además, antes del fin de este ejercicio, el Estado estará en condiciones de comprar o alquilar un avión para sustituir el 707 que no va a poder entrar más a los Estados Unidos por recomendaciones de la OASI, que fueron aceptadas por la Comunidad Económica Europea, debido a un problema de contaminación ambiental por ruidos.

Ese avión 707 alquilado hoy muy barato a Aerolíneas Argentinas, entre horas de vuelo y arrendamiento seco, cuesta alrededor de U$S 170.000 mensuales. Se trata de un avión muy viejo. Tiene más de 25 años, operativamente es antieconómico por la relación combustible-pasaje, lo que nos da la seguridad de que debemos cambiarlo para los vuelos intercontinentales. Por supuesto que ésta también es una definición de política de gobierno. Nosotros estamos a lo que dice el Gobierno, no sólo el Poder Ejecutivo sino el Poder Legislativo.

En consecuencia, si cambiamos el avión tenemos dos alternativas: o compramos uno o alquilamos otro. La compra de un avión DC10-30 usado en este momento, en el mercado internacional está entre U$S 35:000.000 o U$S 40:000.000. Si lo compramos a crédito, la deuda del Estado va a pasar de U$S 45:000.000 por los tres aviones impagos, a alrededor de U$S 40:000.000 por la compra de un avión de este tipo. Por supuesto que descartamos la posibilidad de comprar aviones de la última generación, como podía ser un Jumbo 747, por su tamaño, o un 767 Air-bus porque a pesar de ser superiores, operativa y políticamente no nos convendría. Un Jumbo es un avión muy grande, y PLUNA, vive de la llamada "quinta libertad", o sea, de sacar tráfico no genuino de Argentina y Brasil.

En nuestros vuelos intercontinentales los pasajeros provienen en un 40% de Argentina, otro 40% de Uruguay y el 20% restante de Brasil. Frente a todo esto considero

que en la microeconomía de la empresa tiene que haber una definición clara de qué es lo que quiere el Gobierno o los gobernantes, incluyendo al Parlamento. Es decir tenemos que saber si van a sostener a PLUNA a pesar de que ello insume mucho dinero o si por el contrario, sería conveniente venderla total o parcialmente. Este es un problema de decisión política del Estado.

Entiendo que en un país pobre --y acabo de leer en el diario que Corea o China Nacionalista ha donado un piano para el Sodre-- la asignación de recursos tiene que ser hecha en la mejor forma posible; somos pobres y tenemos que asumirlo. Entonces, a mi juicio --y creo que también es la opinión del director Menéndez-- tenemos que buscar fondos frescos que no sean un peso para el Estado. En el único lugar donde los podemos conseguir es en el sector privado. Considero que aunque el Estado se quede sólo con el 50% de la empresa, siempre le va a costar algo.

Por otra parte, PLUNA es la única empresa del Estado que no tiene precios fijados administrativamente, sino que dependen de la gran competencia de las empresas privadas. Además, está limitada en su accionar por todas las leyes y reglamentaciones en materia de sustitución, de despido de funcionarios, de compra de equipos por licitación pública y hay que tener en cuenta que la mecánica del comercio de los pasajes es muy ágil. Por ello --y tengo que decirlo muy francamente-- en más de una oportunidad el administrador no puede cumplir con todas las leyes administrativas que demandan el Gobierno y el Parlamento. Vivimos de excepciones en excepciones.

Estimo que si queremos que PLUNA sea eficiente tenemos que darle los medios administrativos para que lo sea a parte de los medios económicos para que pueda competir con cierta eficiencia en un mercado muy competitivo en el que existen compañías de todas partes del mundo y mucho más capaces que la nuestra. También tenemos que tener presente que los demás países del mundo, más desarrollados que el nuestro, están vendiendo las partes que poseen en las compañías de aviación. Me refiero, por ejemplo, a la British Air Ways, Iberia, KLM, Singapur Air Lines, Japan Air Lines, Canadá Air, Pacific Western Air Lines y Quebec Air. Es decir que todos los países se están desprendiendo de la parte accionaria de las compañías de aviación. Además, son países ricos, como Japón, Canadá o Inglaterra. Pienso que si nosotros

no nos desprendemos del total o parte de esta empresa, siempre vamos a vegetar y a tener que acudir al Ministerio de Economía y Finanzas a solicitar U$S 40:000.000 o U$S 60:000.000, sumas que no son fáciles de obtener en este país.

Entonces, o desarrollamos la empresa con gran sacrificio del erario público o la redimensionamos para que ingresen los capitales privados a integrar parte o la totalidad de la empresa. Eso es lo que opinamos.

Desde el punto de vista administrativo, entendemos que este tipo de empresas no se puede manejar con directores que cambian cada dos, tres o cinco años. Debo señalar que hoy, luego de dos años, recién estamos aprendiendo el libro primero en materia de aviación comercial. Entonces, cuando llegamos a tener un buen conocimiento de la materia, nos cambian por los avatares políticos o porque uno se cansa y se va. Así, vienen otros directores que tienen que empezar a aprender nuevamente. Es lo mismo que si me nombraran director de Campomar; tengo que aprender y mientras tanto cometo errores. He reconocido este hecho públicamente en una carta enviada al señor Senador Gargano con motivo del famoso concurso interno de copilotos. En la hora previa, el señor Senador Gargano criticó al Directorio de PLUNA; asumí la responsabilidad y se lo hice saber por carta.

Reitero que este tipo de empresa, típicamente comercial, tiene que ser manejada por personal técnico, que sepa, que haya aprendido el negocio.

Por otra parte, quiero señalar que en el mes de abril se nos hizo llegar el resultado de diciembre de 1986 --luego de 4 meses-- en el que figura un superávit de U$S 2:500.000. Sin embargo, en los balancetes de resultados mensuales que nos envía la administración --el último es el de octubre-- se nos informó que había una ganancia de U$S 5:000.000. Es decir que en dos meses --que no son los peores-- desaparecieron U$S 2:500.000 de ganancia. Esto implica que no se puede confiar en una administración como ésta.

Frente a todos estos hechos resolvimos hacer un diagnóstico con la Oficina del Servicio Civil sobre lo que es PLUNA. Tengo también en mi poder algo que elaboró la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en 1969. Dice así: "No parece que pueda alentarse la compra ahora de un Boeing contrayendo

no nos desprendemos del total o parte de esta empresa, siempre vamos a vegetar y a tener que acudir al Ministerio de Economía y Finanzas a solicitar U$S 40:000.000 o U$S 60:000.000, sumas que no son fáciles de obtener en este país.

Entonces, o desarrollamos la empresa con gran sacrificio del erario público o la redimensionamos para que ingresen los capitales privados a integrar parte o la totalidad de la empresa. Eso es lo que opinamos.

Desde el punto de vista administrativo, entendemos que este tipo de empresas no se puede manejar con directores que cambian cada dos, tres o cinco años. Debo señalar que hoy, luego de dos años, recién estamos aprendiendo el libro primero en materia de aviación comercial. Entonces, cuando llegamos a tener un buen conocimiento de la materia, nos cambian por los avatares políticos o porque uno se cansa y se va. Así, vienen otros directores que tienen que empezar a aprender nuevamente. Es lo mismo que si me nombraran director de Campomar; tengo que aprender y mientras tanto cometo errores. He reconocido este hecho públicamente en una carta enviada al señor Senador Gargano con motivo del famoso concurso interno de copilotos. En la hora previa, el señor Senador Gargano criticó al Directorio de PLUNA; asumí la responsabilidad y se lo hice saber por carta.

Reitero que este tipo de empresa, típicamente comercial, tiene que ser manejada por personal técnico, que sepa, que haya aprendido el negocio.

Por otra parte, quiero señalar que en el mes de abril se nos hizo llegar el resultado de diciembre de 1986 --luego de 4 meses-- en el que figura un superávit de U$S 2:500.000. Sin embargo, en los balancetes de resultados mensuales que nos envía la administración --el último es el de octubre-- se nos informó que había una ganancia de U$S 5:000.000. Es decir que en dos meses --que no son los peores-- desaparecieron U$S 2:500.000 de ganancia. Esto implica que no se puede confiar en una administración como ésta.

Frente a todos éstos hechos resolvimos hacer un diagnóstico con la Oficina del Servicio Civil sobre lo que es PLUNA. Tengo también en mi poder algo que elaboró la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en 1969. Dice así: "No parece que pueda alentarse la compra ahora de un Boeing contrayendo

una obligación que exigirá un desembolso primario de más de U$S 8:000.000". Se refiere al Boeing 727 comprado a Iberia. Más adelante dice: ..."que los déficit se acumulen y asfixien al Ente. Deba el tesoro recurrir a nuevas transferencias sin que haya ganado nada el país como no sea un mayor desprestigio de sus actividades industriales. Esta oficina entiende que, como lo demuestra la experiencia, el Ente no está en condiciones de operar económicamente con la vía propuesta.

No está el país en condiciones de endeudarse ni presionar en lo productivo". Este informe sería exactamente igual para 1987. Luego expresa: "Situación administrativa funcional." --esto ya corresponde al período de facto-- "El personal superior del Ente, con muy bajo índice de ejecutividad, distrayendo sus esfuerzos en planificación inefectiva por carecer de verdaderos mecanismos de relevamiento y análisis de información y por ende de planificación. Esto ha traído como secuela la ausencia de un adecuado proceso de decisión a nivel global de la empresa, lo que resulta en una falta de especialización en la materia por parte del personal competente para tales tareas".

Como dije, hemos solicitado un informe a la Oficina del Servicio Civil, que fue presentado hace pocos meses. Dice así: "Capacitación: No existe una definición de prioridad de capacitación encarada globalmente. Existe falta de coordinación del curso que se tome a necesidad del organismo. No se ha pensado en la capacitación como motivación de los funcionarios. No existen planes a corto, mediano y largo plazo. El presupuesto se formula con mucho atraso; no hay una unidad específica responsable de su formulación y no establece programas a desarrollar.

No hay estudio de mercado. La política en lo comercial es errática por varios factores, hasta por un problema económico". Esto quiere decir que no se puede proyectar una política en lo comercial si no se tienen definiciones muy claras del gobierno o de los Partidos Políticos, para que el administrador pueda asumir responsabilidades.

Más adelante dice dicho informe: "Es una empresa que actúa en un medio muy competitivo y que debería estar orientada a la comercialización. No se precisan estudios de mercado. Lo que se denomina así son, en realidad, estadísticas parciales con un cierto grado de análisis. La política comercial es confusa".

Esto da la sensación de que desde 1969 a la fecha no hemos ganado nada. En el informe del año 1973 se dice: "Excesivo número de funcionarios para el tráfico aéreo que desarrolla PLUNA. A la fecha, el ente cuenta con 831 funcionarios para atender un máximo de cuatro aviones. Comparado internacionalmente con otras compañías de aviación, la relación personal-avión está desmedidamente por encima de lo normal. Como consecuencia se ha operado un amoldamiento a la estructura de disponibilidad de los recursos humanos cuando lo que se impone es una adecuación de la estructura a los objetivos, de la disponibilidad a los recursos materiales y una reubicación de los recursos humanos a esta nueva estructura". Es de hacer notar que actualmente, con cuatro aviones, tenemos 890 funcionarios.

SEÑOR MENENDEZ.- Quiero aclarar que la cifra que manejó el señor Conforte se refiere a los funcionarios de PLUNA en el Uruguay, pero si contamos también a los funcionarios en el exterior, la cifra se eleva a 1.101, de los cuales aproximadamente 120 están afectados a la atención de servicios a terceros, o sea, que atienden no sólo las aeronaves de PLUNA sino las de otras compañías que operan en nuestro aeropuerto.

SEÑOR CONFORTE.- Según una estadística sobre la relación pasajeros transportados-funcionarios que me ha hecho llegar la División Estadística de PLUNA, este organismo transportó en 1986, 354 pasajeros por funcionario; PAN AM, 531; la compañía australiana, 614; British Air Ways,446; Eastern, 1054; Japan Airline, 712; LAB, 858 y LUFTHANSA, 418. Sólo hay dos compañías por debajo, que son Ermarop que tiene algo más de 4.000 funcionarios y Pakistán Airline. En las demás compañías la relación es muy superior a la que se da en PLUNA.

Debo señalar que la capacitación del funcionario de PLUNA deja mucho que desear. Por causas que no vienen al caso, muchas veces se ha designado personal que no poseía suficiente capacitación. Puede darse el caso de que el Presidente de una compañía no hable inglés --como es el caso de quien habla, lo que me hace sentir disminuido cuando concurro a alguna conferencia internacional-- pero no puede justificarse que los jefes de los diferentes departamentos, sobre todo del departamento comercial, no dominen ese idioma.

No sólo falta capacitación a nivel del funcionariado, sino que la selección del mismo también se ha hecho mal.

A todo eso hay que agregar la falta de capital y de capital de giro.

Por ejemplo, no se justifica que el Ente arriende durante el invierno, un avión que todavía no está pago a efectos de obtener un ingreso no genuino de U$S 1:050.000. Eso fue lo que se hizo durante tres años, al arrendar un avión 737 a una compañía holandesa.

Aparte de esos U$S 2:500.000 que es lo que aparentemente dan las cifras contables como ganancia, sin tomar en cuenta los intereses que paga el gobierno por la deuda impaga, existen ganancias de tipo financiero como la colocación de remanente de dinero en los bancos y por servicios que se prestan a terceros, que no puede considerarse como un recurso genuino porque la función de PLUNA es prestar un servicio aéreo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esa incapacidad a que se refiere el señor Presidente de PLUNA supongo que no será a nivel técnico.

SEÑOR CONFORTE.- Por supuesto que no, señor Presidente; el personal técnico está muy bien capacitado. A propósito, y como anécdota puedo decirles que en el mes de febrero se presentó una emergencia muy seria en un viaje que efectuaba el viejo 707, al decolar del aeropuerto de Madrid. Ese tipo de accidente no estaba registrado en ningún manual de vuelo, pero fue resuelto gracias a la gran experiencia de nuestros pilotos que por sí y ante sí, al no funcionar los estabilizadores de cola, ni los automáticos ni los manuales, y al irse el avión hacia arriba lo resolvieron en forma satisfactoria, logrando aterrizar en Río de Janeiro. Por supuesto, este percance tuvo un costo muy importante en dinero porque hubo que tirar el combustible.

Puedo asegurar que no sólo este Directorio sino todos los anteriores, inclusive los del régimen de facto, siempre se preocuparon por mantener capacitado al personal técnico.

SEÑOR MENENDEZ.- Creo necesario agregar que lo que manifiesta el señor Presidente del Ente respecto de la capacitación de los pilotos se puede hacer extensivo a todo el personal de mantenimiento de los aviones.

Me parece que hay que diferenciar dos áreas: la técnica y la administrativa. En el aspecto técnico nos encontramos

con una capacitación similar a la de cualquier empresa de aviación. Tanto es así que en determinado momento la compañía holandesa a la cual PLUNA le arrienda el avión a que hacía referencia, a efectos de concretar un negocio con una tercera empresa que debía capacitar su personal, le recomendó a esa empresa, Hispania, que enviara a su personal a capacitarse a los talleres de PLUNA.

En cuanto al área administrativa comparto lo expresado por el señor Presidente del Ente acerca de las carencias, haciendo la salvedad de que no todo el personal está en esas condiciones pues algunos funcionarios poseen conocimientos suficientes.

SEÑOR CONFORTE.- En cuanto a los locales, la Oficina del Servicio Civil expresa algo que nosotros ya habíamos constatado, pues dice en su informe: "Los locales son inadecuados tanto en Carrasco como en el Centro, por diferentes razones. En Carrasco, los locales precarios insuficientes determinan condiciones físicas de trabajo inadecuadas debido al frío, al calor, al ruido. En el Centro, la distribución compartimentada de oficinas, contribuye al aislamiento y dificultades de coordinación. Es alarmante ver cómo se realiza el mantenimiento nocturno a la intemperie por insuficiencia locativa del hangar."

Si los señores Senadores han pasado por los alrededores del Aeropuerto de Carrasco habrán visto que la cola de los 737, que son aviones chicos, queda fuera del hangar, ya que sus dimensiones superan las del hangar.

Es imposible guardar los dos aviones a la vez. En pleno invierno el funcionariado debe cumplir las tareas de mantenimiento en esas condiciones.

Advierto que el Ente no cuenta con los recursos suficientes como para encarar la construcción de un hangar más grande.

Todas estas carencias que tenemos, más allá de la capacidad o no del área administrativa, se deben a falta de recursos económicos, así como a la falta de definición de política agro-comercial del país.

Debo recordarles que PLUNA no nace por una necesidad del Estado; nace como la aventura de unos particulares que

en 1936 comienzan a volar al interior del país, a Salto, en el famoso "Churrinche" y que luego se funden --lo que parecería ser norma en este país-- por lo que el Estado hereda una empresa fundida. Primero el Estado interviene en un régimen de economía mixta de hecho y después con la Carta Orgánica de PLUNA. Heredó PLUNA al igual que COOPAR y algunos frigoríficos.

Entiendo que la venta de PLUNA no puede discutirse desde el punto de vista de la pérdida de la soberanía, porque al Estado nunca se le ocurrió tener una empresa de aviación. Más de una vez manifesté, en cuanto a la soberanía, que nuestro país es dependiente en comunicaciones, en comercio exterior, en capitales frescos, etcétera. Entonces, me pregunto si porque privaticemos PLUNA el país pierde su soberanía.

¿Qué diríamos, entonces, de Estados Unidos porque PAN AM, la Eastern son compañías privadas y en LUFTHANSA el Estado tiene una minoría que quiere vender?

¿Por ese motivo Estados Unidos pierde su soberanía?

Personalmente, no me gusta razonar por slogan.

Creo que la soberanía se puede perder de muchas formas.

Creo que una de las maneras en que se pierde menos es si la bandera nacional está en manos privadas.

Que después el Estado les establezca cierta reglamentación para las empresas privadas, es algo distinto. Nuestro país, ¿tiene flota mercante?

No; sin embargo, por ello no hemos perdido soberanía. Tengo entendido que sólo tenemos tres barcos de carga; los demás son rusos, suecos o norteamericanos. Sin embargo, nadie dice que perdamos nuestra soberanía por ese motivo. Quizás me esté entusiasmando demasiado e incursionando en una órbita que no corresponde a mi competencia, porque yo soy administrador, y en lo que estoy incursionando es en una parte política en la que no me corresponde entrar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi pregunta es si esos déficit de PLUNA se corregirían por el hecho de que cambiara la naturaleza jurídica del Ente.

¿A qué se debe? ¿A que transporta pocos pasajeros, a que los costos son muy altos o a que los aviones son deficientes?

SEÑOR CONFORTE.- En realidad, ello no obedece a una sola razón, sino a varias. En primer lugar, a qué en algunos sectores existe un personal excedentario; también a que el avión 707 resulta antieconómico; y por otra parte, a un tráfico regional que no es fluido ni permanente, como lo es en Europa. Por ejemplo, para ir de Zurich a Franckfurt hay aviones llenos durante todo el año. Lo que ocurre es que nosotros tenemos una mala utilización de los aparatos; normalmente las estipulaciones internacionales se refieren a diez horas de utilización diaria y, en el mejor de los casos, en plena temporada nosotros estamos en seis horas y media de utilización, debido a que ni siquiera hay tráfico regional.

El año pasado nos vimos favorecidos por varios factores --nosotros no pretendemos quedarnos con los lauros en el sentido de pensar que dimos utilidades este año en base a una buena administración--, entre los cuales estuvo una baja muy importante del petróleo. Obsérvese que en España estaba a un dólar el galón e inclusive se llegó a bajar a cuarenta y ocho centavos de dólar y ahora está en 52 centavos de dólar el galón, lo que implica un 50% menos de combustible. También nos favoreció mucho la huelga que se produjo en Aerolíneas Argentinas; además, el famoso plan cruzado de Brasil, donde se regalaba la mercadería y el hecho de que los viajeros del cono sur no son simples turistas, sino que son --como acostumbro a denominarlo-- "turist compra". Entonces, existía un flujo muy importante hacia Brasil que iba a veranear, pero también a comprar porque resultaba muy barato.

Cuando se estabilizan las economías regionales el tráfico desciende porque hay también un deterioro a nivel de ingresos de la población de estos países. Sumado a esto, los Aliscafos venden sus pasajes a la cuarta parte de lo que cuesta uno de avión.

Mientras nosotros cobramos 80 dólares por ida y vuelta, en Aliscafos se puede viajar por 25 o 30 dólares aproximadamente. Esto contribuyó para que el tráfico de aviación en el puente aéreo disminuyera de 500 mil pasajeros --como en algún momento se transportaba-- a menos de la mitad y además los tráficos no son continuos. En la temporada invernal el tráfico regional decae muchísimo porque no hay población,

25x

porque no hay negocio y porque los países son sub - desarrollados.

En consecuencia, no me animaría a decir que en el año 1987 vamos a lograr una buena utilidad.

SEÑOR BATLLE.- Deseaba preguntar cuál era la tendencia, en cuanto a pasajes vendidos en el puente aéreo, habida cuenta de que esta compañía tiene dos negocios básicos dentro del negocio global: uno es el puente aéreo y otro, el resto del tráfico, pero el señor Presidente de PLUNA ha brindado la información que me interesaba conocer.

La segunda pregunta consiste en cuánto estima PLUNA que es el volumen de pasajes vendidos a terceros países fuera de esta relación puente aéreo, para viajeros uruguayos que van a Europa o Estados Unidos.

Lo hacen dirigiéndose a otras compañías; ello es obvio en el caso de Estados Unidos, ya que no existen compañías uruguayas que vayan allí. Me refiero, concretamente, a los viajes que PLUNA realiza a Madrid.

Me interesaría saber qué porcentaje del mercado nacional --no hablo ya del mercado internacional-- absorbe PLUNA en esta competencia.

SEÑOR CONFORTE.- Todas las empresas que van a Madrid transportaron 19.800 pasajeros en un año en el tramo Montevideo-Madrid-Montevideo, mientras que PLUNA transportó 12.000 pasajeros en su avión 707. Por lo tanto, tiene muy buena penetración.

El problema no es de ocupación sino que obedece a un avión muy antieconómico. Por otra parte, como tenemos un porcentaje de ocupación muy alto se produce un deterioro comercial de la empresa porque los operadores turísticos no ofrecen los servición de PLUNA por las dificultades que han tenido en conseguir pasajes.

Como PLUNA muchas veces no les da el regreso, porque está todo ocupado, ellos ofrecen Iberia o Aerolíneas Argentinas.

Decía hoy que el tráfico a Madrid se compone de un 40% de quinta libertad desde Buenos Aires, disfrazado de sexta --en cuanto a eso, los argentinos no pueden plantearnos ningún

problema porque los traemos a Montevideo y de aquí los llevamos-- y de un 20% de quinta libertad neta, de Río de Janeiro a Madrid. Aquí se plantean dos problemas; por un lado, Iberia no ve con buenos ojos esa quinta libertad, porque les restamos tráfico a ellos; y, por otro, los propios brasileños, aunque por un 20% no nos hacen cuestión.

También tenemos que pensar que al no tener un tráfico genuino importante, dado que somos 3 millones de habitantes, debemos subsistir con las quintas libertades que graciosamente nos otorgan España y Brasil y de la que estamos gestionando con Estados Unidos. Aclaro que no es una obligación de los países otorgarla. Varig y Cruceiro vienen doce veces por semana y sacan pasajeros para todos lados, pero lo disfrazan de sexta porque van de Montevideo a Río de Janeiro y allí cambian de avión. Resulta muy difícil demostrar que eso es, en realidad, una quinta libertad que tienen los brasileños. Esto demuestra que nuestro mercado genuino es muy pequeño.

En ocasiones me pregunto si es justificable que un país de 3 millones de habitantes posea una compañía de aviación intercontinental.

Sé que un día el señor Senador Lacalle Herrera manifestó que la rebeldía de los directores de PLUNA es tan grande, que ahora desean ir a Estados Unidos; pero el problema no radica allí.

Lo que ocurre es que si nosotros queremos mantener la línea a Madrid, no tenemos más remedio --para utilizar bien el avión, porque los costos son muy grandes-- que hacer dos frecuencias más hacia otro lado y pensamos que el mercado que nos puede servir, desde el punto de vista económico, es Estados Unidos.

No es que nosotros quisiéramos hacer dos frecuencias más con el 707, sino que nos damos cuenta que en 1988 tenemos que cambiar de avión.

Entiendo que no podemos dejar parado un avión que le insume a la empresa alrededor de U$S 900.000.

SEÑOR FLORES SILVA.- Me quedó una duda con respecto al problema de la mayoría o minoría de la participación del Estado en la empresa propuesta.

Se desprenden de las palabras del señor Presidente de PLUNA que este tema no ha sido estudiado totalmente.

Por ejemplo, se mencionaba el hecho de que Iberia está siendo privatizada, al igual que Aero Perú que junto a 40 empresas de las administración del Presidente Alan García están corriendo la misma suerte.

Es cierto que dentro del problema de la aero-navegación el capital es un elemento que cede su importancia frente a otros, puesto que el arrendamiento de aviones parece ser un sistema usual en las compañías pequeñas.

En consecuencia, no me queda totalmente claro el problema respecto a si optamos por el "know-how", el arrendamiento de aviones o la captura de mercados.

Es decir, quisiera saber en qué se fundamenta el proyecto de ley cuando se establece que el Estado tendría la mayoría de la participación en la empresa.

SEÑOR CONFORTE.- Quisiera aclarar que no soy el autor de la ley, sino que simplemente doy mi opinión en carácter de ciudadano de Uruguay teniendo en cuenta nuestros escasos recursos.

De no privatizar al Ente y quedando el Estado con el 50% o con las acciones de la serie A, según lo establece la ley, éste, ante una futura compra de aviones, deberá concurrir como socio con la correspondiente cuota parte.

De lo contrario perdería la posibilidad de mantener ese porcentaje dentro de la proporción de capital.

La empresa australiana es la única que ha demostrado un interés cierto en este negocio. Evidentemente, desde ese punto de vista, nos sirve el "know-how" que nos pueda dar una empresa de aviación, como también la parte relacionada con los programas de computación que atienden la reserva de pasajes.

SEÑOR FLORES SILVA.- Entiendo que en este momento PLUNA no está enfrentada a una compra de aviones, sino que está optando, dentro de las modalidades en que piensa optar, con el arrendamiento de aviones.

En consecuencia, no veo qué argumentos pueden esgrimirse, teniendo en cuenta las necesidades de capital, que indiquen

la conveniencia o no de su privatización.

SEÑOR CONFORTE.- El cambio de un avión 707 a un DC 1030, entre arrendamiento, capacitación del personal técnico navegante y de tierra, significará una inversión de alrededor de dólares 10:000.000, que en estos momentos PLUNA no tiene.

A pesar de tener una caja de aproximadamente U$S 6:000.000, se debe tener en cuenta que debemos pagar deudas generadas a raíz de malas experiencias en oportunidad de comprarse, en 1979, dos "boeing" 727 por un valor de U$S 8:200.000, que a los dos años fueron vendidos en U$S 3:900.000. Como consecuencia, PLUNA continúa pagando al Banco de la República el costo original de esos aviones.

Por lo tanto, no me gustaría encarar una operación de arrendamiento si no cuento con el aval del Poder Ejecutivo.

Reitero que solamente la capacitación del personal técnico le insumiría a PLUNA una suma de U$S 1:500.000.

Además, se debe tener en cuenta que durante un año y medio o dos vamos a volar a pérdida, hasta conquistar el mercado de Estados Unidos, esa cifra se va a ver sumamente incrementada.

En definitiva, todo esto significa que en caso de que el Ente se mantenga totalmente dentro del Estado --decisión de carácter político-- se le deberán dar recursos a PLUNA para solventar las pérdidas de explotación.

SEÑOR BATLLE.- En la última Rendición de Cuentas votamos una partida que tenía como propósito atender los servicios financieros de una deuda anterior.

Por lo tanto, en esa oportunidad no se votó ningún recurso destinado al funcionamiento del Ente.

Habida cuenta del planteo que está formulando el señor Presidente de PLUNA y de las interesantes y precisas intervenciones del señor Director Menéndez, quisiera saber si el Ente teniendo en cuenta estos guarismos que acaban de presentarse y sin que la Tesorería realice aportes para su funcionamiento, podría funcionar.

SEÑOR CONFORTE.- Creo que no, porque debemos tener en cuenta la deuda de U$S 2:200.000 por la compra de los "boeing" y que tenemos una caja de U$S 6:000.000 por lo que nos quedaría un remanente de U$S 4:000.000. El solo hecho de alquilar un DC 1030 y ponerlo en funcionamiento le insumiría a PLUNA una cifra estimada en alrededor de U$S 10:000.000.

SEÑOR LACALLE.- Deseo formular al señor Conforte una serie de preguntas que pueden ser respondidas en forma breve para no prolongar esta sesión.

Debemos indicar, como prólogo, que particularmente somos partidarios de la enajenación total del Ente y su privatización. Si lo éramos antes de escuchar las palabras del señor Presidente de PLUNA, hoy en día lo somos al mil por ciento. Creemos que ésta es una decisión que la colectividad tendrá que asumir, ya que no lesiona ningún principio fundamental y que, por el contrario, demostrará que estamos dispuestos a reconocer que esto ha sido una experiencia errónea en el país y que acotándola, acortándola y eliminándola, con la protección debida de los intereses en juego --desde el funcionariado hasta los intereses del capital que el país tiene allí-- podrá perfectamente señalarse que hemos doblado una página en el proceso de estatización y de asunción de empresas. Esto no es nuevo en nosotros y hemos solicitado al Ministerio de Industria y Energía que nos indique cuáles son sus planes; por ejemplo, para CUOPAR --que ha citado el señor Presidente de Pluna-- consideramos que debe pasar a manos privadas, porque si no estamos cumpliendo bien con las funciones esenciales del Estado, como puede advertirse en la salud y educación, mal podemos seguir en este camino.

Este introito no va a sorprender a ninguno de los señores Senadores, pero queremos que quede constancia de él.

Con respecto al artículo 5ª se inicia con la cláusula: "El capital inicial perteneciente al Estado equivaldrá al valor del patrimonio del Ente transformado". ¿En cuánto se estima que vale PLUNA hoy?

SEÑOR CONFORTE.- Con respecto a este punto, hay dos aspectos, señor Senador. Uno, es el inventario de PLUNA, que recién se está haciendo por sectores.

Formulé declaraciones por la radio y me salió al cruce más de una persona diciendo que una de las carencias que tenía PLUNA era no tener un inventario permanente de repuestos, muebles y útiles. Esto ya lleva nueve meses haciéndose en un sector; en este aspecto sé que tenemos una pequeña discrepancia con el señor Menéndez. Considero que por más ítems que tenga PLUNA, ya es el colmo que esto lleve tanto tiempo.

La amortización de los 737, menos la deuda que tiene --que

no sé si la va a asumir el Estado-- es fácil; lo que no lo es, es valorizar lo que llamaría los derechos intangibles; es decir la bandera. Ese es un problema de negociación. Tendríamos que discutir este aspecto con el interesado para obtener lo más posible.

SEÑOR LACALLE.- ¿Me permite?

El señor Senador Batlle indicaba como grandes segmentos su tráfico rioplatense --puente aéreo, Punta del Este-Buenos Aires en verano-- y el resto.

El señor Presidente de PLUNA habló de diecinueve mil pasajeros en total, es decir que los doce mil que mencionó están incluidos en esa cifra. Pareció un régimen de ocupación que el señor Presidente manifestó que no redituaba porque el vehículo de transporte no era idóneo; que de tener un "airbus" o un DC-10, podría ser más rentable esta línea.

La otra, la de la temporada veraniega --puente aéreo-- ¿es realmente una línea que rinde económicamente?

SEÑOR CONFORTE.- En mi opinión, desde el punto de vista comercial cien por ciento, no hay ninguna de las líneas de PLUNA que sean rentables.

Si en mi exposición --entrecortada y no muy coherente expresé que esta utilidad de U$S 2:500.000, haciendo abstracción de los intereses que paga el Estado, estaba en parte conformada por el arrendamiento de un avión en U$S 1:000.000, por U$S 400.000 de intereses financieros --por colocaciones que ha hecho el Directorio de PLUNA de los remanentes que tenemos en caja-- hay que pensar que hay U$S 1:400.000 que son ajenos al giro. Si se piensa que los ingresos por servicios a terceros --no deducido el costo de los mismos-- se cifra, en el último balance, en alrededor de U$S 1:500.000 --me refiero al servicio que se presta a las aeronaves que llegan a nuestro país como Varig, Lufthansa, Iberia, etc.-- y a eso se computan los intereses de la empresa por la compra de los aviones, desde el punto de vista estrictamente de la explotación comercial, no es superavitaria.

SEÑOR LACALLE.- ¿Me permite?

PLUNA presta --creo que en un régimen de exclusividad--

25 x

en el aeropuerto, una función atípica, diría, a los efectos de la finalidad --como el señor Presidente indicó-- como la de acercar una escalera, etc. Esa operación que no entraría en la eventualidad de que esto se convirtiera en una empresa privada, ¿es redituable? ¿Cómo se presta en otros aeropuertos?

SEÑOR CONFORTE.- Sí, señor Senador, lo es.

En algunos aeropuertos es totalmente independiente de la compañía; en otros, la compañía de bandera también presta sus servicios.

SEÑOR LACALLE.- Entonces esto podría licitarse aparte y sería un negocio redituable, porque eso debe tener una tarifa internacional. Es decir, el acercamiento de la escalera, el aprovisionamiento, no deben guiarse por guarismos fijados al capricho, sino que tiene que tener un costo más o menos parejo. En la eventualidad del desmembramiento de PLUNA --o la salida de la misma del patrimonio nacional--- se podría hacer una venta.

SEÑOR CONFORTE.- Habría que hacer una negociación y habría que ver si al comprador le interesa adquirir o no los servicios a terceros.

SEÑOR LACALLE.- ¿Me permite?

Deseo formular al señor Presidente otra pregunta, sobre la cual hemos oído distintas versiones provenientes de gente interesada y nos importa, porque alude a una actividad que para determinado tipo de exportaciones del país puede ser efectiva. Me refiero a las mercaderías perecederas y a los elementos livianos, que al país le interesa mucho fomentar. ¿El "PLUNA cargo" --hablando en una jeringonza que se usa en esa materia-- puede cuantificarse si ha desarrollado toda su potencialidad y si ha resultado realmente un negocio? Se nos ha manifestado por algunas personas allegadas que si PLUNA se dedicara solamente a establecer las cargas o hubiera puesto más énfasis en su carácter de transportista de flores y de pequeños productos de alto valor hacia los mercados importantes, podría haber logrado una importante capacidad. Asimismo se nos ha dicho que algunos de los aviones, aunque estaban habilitados para tener parte de sus bodegas libres o tenían un grado de ductilidad, de transformación en mixtos, no lo habían sido y ello habría redundado en

25 x

perjuicio para el Ente.

SEÑOR CONFORTE.- A este respecto tenemos que hacer la siguiente precisión.

Los tres 737, los aviones pequeños, de mediano alcance con que cubrimos el tráfico regional, no tienen una capacidad de bodega ni medianamente aceptable desde el punto de vista económico para la carga; el 707 no tiene gran capacidad, pero se encuentra limitado en la operación de carga --sobre todo para Europa-- en los meses de verano. En este período, en Madrid hay grandes temperaturas y esta ciudad se encuentra a 600 metros sobre el nivel del mar. Eso hace que la operación --cuando el pasaje está completo-- Madrid-Río de Janeiro esté casi en el límite. Tan es así que muchas veces tenemos que bajar en Bahía o Recife para cargar combustible. En consecuencia, si nos comprometemos a llevar mucha carga, la tenemos que dejar en Madrid. A lo mejor, la podemos transportar a los tres o cuatro meses. Aquel exportador que se quiere beneficiar del 4% de exoneración que tiene la carga sobre banderas nacionales, y que no tiene apuro, tal vez la compra y la deja dos o tres meses.

Con la flota actual nosotros no podemos asegurar un flujo de carga permanente. Además, el avión 707 utilizado por Aerolíneas Argentinas, que tiene más de 60.000 horas de vuelo y que requiere cada vez más mantenimiento, no podría entrar en estas condiciones en el mercado americano a causa del problema del ruido.

SEÑOR LACALLE.- Quisiera formular una pregunta al señor Conforte. Personalmente, comprobé que durante una época, aviones pertenecientes al Aero Expreso Uruguayo --que está ubicado en la calle Mercedes y Convención-- se dedicaban exclusivamente a la carga, y si realizaban esos trayectos supongo que lo harían porque era un buen negocio. En consecuencia, mi pregunta es la siguiente. Si PLUNA hubiera contado con aviones adecuados y dedicados exclusivamente a la carga, ¿ese aspecto de la explotación podría haber representado un beneficio?

SEÑOR CONFORTE.- Personalmente tengo mis dudas al respecto. En primer lugar por la potencialidad de nuestro país, ya que quizás haya meses en que contemos con una buena carga para transportar a Estados Unidos y otros meses en que no ocurra lo mismo. En segundo término se nos presentaría el problema de la "bajada" de Estados Unidos a Montevideo.

hrm.4
D/91

25x

Si bien usted citaba el caso de Aero Uruguayo --que no sé si aún sigue perteneciendo a Luxenburgo-- debo decir que esta empresa trabajaba también con destinos erráticos, es decir, que si se le encomendaba una carga de Luxemburgo hacia Arabia Saudita, hacia allí se dirigía.

No creo que nosotros pudiéramos hacer lo mismo a causa de la infraestructura administrativa que tenemos, ya que este sistema implicaría contar con mucho personal distribuido en distintas partes de Europa, a fin de captar cargas o asociarnos con gente especializada en esa materia. En nuestro caso, y teniendo en cuenta el personal administrativo actual, no creo que diera resultados dedicarnos exclusivamente a la carga porque, repito, para ello necesitaríamos personal muy capacitado en esa materia, que fuera ágil para los negocios y que resolviera ejecutivamente los aspectos concernientes a tarifas, precios y cantidad de cargas. Tan es así que, cuando se estudia la posibilidad de cambiar el avión 707 por el DC 1030, se hace sobre la base de 3.000 kilos de carga de ida y 3.000 kilos de carga de vuelta, más punto de equilibrio que sería alrededor de 200 pasajeros de los 290 a fin de que ello sea redituable. Es decir que con el DC 1030 es necesario encarar una carga mínima necesaria, ya sea hacia Estados Unidos o Europa.

SEÑOR MENENDEZ.- Por mi parte deseaba formular una aclaración en el sentido de que hace un año se realizó un estudio sobre las posibilidades de la carga y quizás alguno de sus autores --que estaban muy entusiasmados-- hayan mantenido alguna conversación con el señor Senador. Dicho análisis fue puesto a consideración de un Comité integrado por todos los Jefes de Departamento del ente, no llegándose a unanimidad de criterios.

Otro punto sobre el que deseo hacer hincapié, es que existe un atractivo para los importadores en cuanto a utilizar los servicios de PLUNA para el transporte de su mercadería y que se basa en la exención del 4% de derechos consulares. Con esto ocurre algo similar a lo que pasa con los pasajeros: mientras somos pequeños nos dan libertad, y cuando crecemos es necesario discutir esa libertad.

En el caso de que PLUNA hubiera adquirido un avión que transportara gran parte de la carga que ingresa al Uruguay, y al mismo tiempo se mostrara como un competidor peligroso para

las demás compañías, seguramente surgirían reclamos de igualdad de condiciones en cuanto al transporte. Tanto es así que ya existen planteos realizados por Estados Unidos en cuanto a la necesidad de la igualdad con respecto a la exoneración del 4%, es decir, que se solicitaría que se elimine ese beneficio que posee PLUNA.

SEÑOR LACALLE.- Quisiera saber si como consecuencia de la circulación de estas noticias en el mundo de las aerolíneas han surgido interesados en asociarse a adquirir PLUNA, a pesar de que es una compañía pequeña y no representa un buen negocio. No quiero que se me proporcionen nombres de interesados; simplemente deseaba saber si ellos existen.

SEÑOR CONFORTE.- Cuando en abril de 1985 nos hicimos cargo de PLUNA, los tres integrantes del Directorio nos dimos cuenta de su situación, de su futuro, y de que por supuesto necesitaba capital.

A partir de mayo de ese año, y cada vez que nos visitaban representantes de compañías de aviación, manifestábamos que teníamos interesados en asociarse a nuestra empresa, que necesitábamos capital, "Know-how", etc.

Entre otras personas a quienes realicé este planteamiento, puedo citar al representante de Japan Air Lines; al representante de China Air Lines; a los directores ejecutivos para América Latina de Air France en la propia casa del embajador francés; a los gerentes de Lufthansa; al representante de ...de Buenos Aires que me pidió 48 horas para contactarse con Australia en donde le respondieron que estaban interesados y que deseaban hablar con nosotros.

Deseo aclarar que todos estos planteamientos no fueron hechos sobre la base de vender, porque ello escapaba a nuestras competencias; simplemente teníamos idea de encarar un sistema a través del cual nosotros poníamos la bandera, el otro interesado el avión, y compartíamos las ganancias y las pérdidas.

A este respecto la única compañía que se interesó formalmente en nuestra propuesta, fue la compañía.

Las demás empresas tomaron nota y nunca nos dieron una

25x

contestación. Posteriormente nos visitó un grupo de tres empresas americanas.

SEÑOR MENENDEZ.- El representante era de Austral y el grupo de empresas era internacional.

SEÑOR CONFORTE.- En lo que a mí respecta no me agradó la propuesta que nos formularon, porque justamente adolecía --tal como ya lo dijo el señor Senador Flores Silva-- de la falta del "know how". Hoy por hoy la situación es esa.

Los australianos, a dos años vista de la negociación, siguen interesados; la razón solamente ellos la sabrán.

Inclusive hace menos de un mes nos manifestaron que estaban dispuestos a volver sobre los términos iniciales de nuestra propuesta.

Es decir que ellos comprarían el avión DC 1030, lo alquilarían al consorcio --o sea que haríamos lo mismo que hicimos con Aerolíneas Argentinas durante dos años-- y las utilidades serían compartidas.

No tenemos la certeza, pero quizás su intención sea participar en nuestro país a través de esta actividad.

Creo que esto sería beneficioso, ya que la explotación no la haríamos solos, sino en conjunto, lo que implicaría que las pérdidas se redujeran a la mitad. De todas formas esta no es la solución definitiva, sino que la misma tendrá que surgir de esta ley o algo parecido.

Repito que ésta es una opinión personal.

Por otro lado quiero aclarar que cuando hablé de las compañías que estaban en venta total o parcialmente, olvidé mencionar una de ellas --y quizás sea de interés del señor Senador Senatore-- que es la compañía polaca.

hrm.7
D/91

Esta compañía polaca se vende parcialmente y la compra --según informaciones de prensa, porque, por supuesto, no he visto los contratos-- la compañía que cumple los servicios de abordo, la Marriott.

Quiere decir, entonces, que hasta los propios países socialistas tienden a la privatización de las empresas, en forma total o parcial.

SEÑOR LACALLE.- Agradezco la franqueza con que nos ha hablado el señor Conforte porque ella permitirá analizar el proyecto de ley a través de opiniones realmente importantes.

Asimismo, reiteramos nuestra posición indicada en la parte inicial de la sesión. Incluso, una vez que consultemos con el señor Senador Ortiz y con otros compañeros que piensan en forma similar, podremos ofrecer alguna otra alternativa legislativa.

SEÑOR CONFORTE.- Deseo expresar que, personalmente, discrepo con algunos artículos de la ley, entre ellos el número 14.

SEÑOR JUDE.- Antes deseo formular una pregunta al señor Conforte.

Hace un tiempo fui visitado por funcionarios de PLUNA preocupados por lo que podía constituir la idea de la privatización.

Atendí esta delegación y traté de hacerles ver la situación deficitaria de que ahora da cuenta el señor Conforte. Todos los negocios deficitarios, en definitiva, van a manos del Estado, fundamentalmente. En cambio, el sector privado, que es el motor de desarrollo que debemos incentivar porque es el único que puede dar una solución desde el punto de vista del progreso del país, habría razonables expectativas para estos funcionarios.

Traté de explicarles a los funcionarios de PLUNA que, quizá, sería mejor que ellos se integraran a una empresa privada cuya capacidad económica pudiera darles mejoras salariales y no depender de un esquema económico que, si no fuera por la contribución estatal, realmente no se podría conocer. Sabemos que dadas las carencias económicas del Estado toda su actividad es siempre menos remunerada que otra privada cuando ésta es realmente provechosa.

Deseo preguntar al senor Conforte qué verosimilitud hay en las versiones de compra por parte de capitales y cuáles serían ellos.

El senor Conforte mencionaba compañías australianas y también hacía referencia a otras situaciones similares respecto a algunas empresas que estarían en vías de enajenación.

En realidad, la ley supone una coyuntura posterior en la que se verá cuáles son los capitales; pero hoy, ¿cuáles son ellos? ¿Son nacionales o internacionales?

SEÑOR FLORES SILVA.- Según creí entender, en la negociación planteada los U$S 45 millones adeudados por aviones, no entran en el asunto.

SEÑOR CONFORTE.- Ese es un tema de negociación. Si usted entrega un pasivo, la otra parte dirá que la cuota líquida será menor.

Con respecto a la pregunta formulada por el señor Senador Jude, digo que no tengo la bola de cristal, y que en mi opinión el negocio para la empresa privada es bueno.

Ahora, si compran PLUNA los australianos, si vienen o no otros capitales privados, no lo sé. Lo que puedo decir en el día de hoy, es que los australianos, son los únicos que han demostrado interés; sin embargo, si mañana se va para atrás, no lo sé y tampoco si pueden aparecer otros. Ese es un problema que no le compete a los Directores del Ente.

Asimismo, si transformamos PLUNA en un ente jurídico donde el estatuto del funcionario sea privado, ya ganamos mucho, teniendo en cuenta la inamovilidad que ahora tiene el funcionario. Es muy difícil hacer un sumario por incapacidad a un empleado que atiende mal al público. Realmente pienso que no se lo puede destituir por incapaz. En cambio, si a un ingeniero, a un abogado o a un químico se le formula una pregunta relacionada con su especialidad y no la sabe, podemos decir que es un incapaz y echarlo.

Pienso que con los mecanismos que tiene el Estado no se puede mejorar la administración de PLUNA porque, además, se trata de funcionarios viejos. No hablemos de los reintegra

dos que le costó al Ente U$S 700.000 por la recomposición de su carrera y por los pagos de sueldos anteriores.

Entiendo que ya daríamos un gran paso si cambiamos el estatuto del funcionario por uno de empresa privada. Por supuesto, debemos tener en cuenta, siempre, la discrecionalidad del administrador; pero vamos a partir de la base de que se acabaron los tiempos en que si yo era colorado echaba a un empleado blanco por ser de ese Partido o del Frente Amplio o al revés. Creo que eso está superado porque, de lo contrario, la culpa sería de los Partidos Políticos que ponen personas que piensan de esa manera al frente de la administración. Puedo asegurar a la Comisión que tengo dos secretarias de las que no conozco sus ideas políticas, porque tampoco me interesa; me interesa que sean eficientes.

PLUNA posee funcionarios muy viejos en el sector comercial y administrativo. Aunque algunos son buenos, muchos están desmotivados. En una compañía de aviación está el problema, por ejemplo, de que no se puede nombrar a un muchacho de 25 años jefe de un departamento porque se produciría un malestar general.

Quería hacer una salvedad en cuanto a la ley. Nosotros deseamos desprendernos de algo pero cuando lo hacemos, al mismo tiempo decimos que de aquí para adelante la vamos a gravar. Pienso que debe ser al revés, vamos a darle un enganche al individuo que compra la compañía manteniendo la desgravación que actualmente tiene.

PLUNA está exonerada actualmente del impuesto al patrimonio y del de la renta.

Tenemos que ser comerciantes y vestir la venta del negocio que no sé si es muy rentable. No podemos decir al que compra el 100% o el 50% que dentro de diez años deberá pagar el impuesto al patrimonio.

Aunque nosotros deseemos salvar los déficits acumulados, no podemos anunciar que, inmediatamente, el Ente va a ser gravado. Sería deseable que se hiciera el negocio y que nosotros no lo graváramos. De esta manera, los 60, 70 u 80 millones de dólares que tenemos acumulados por pérdida de intereses los salvamos y es mucho más que todo esto. Reitero que, en mi opinión personal, deberíamos dejar la exoneración de estos impuestos.

tpe.3

25 x

Este aspecto lo discutí con el contador Zerbino, que no estuvo de acuerdo; sin embargo, yo debo explicar las cosas desde el punto de vista comercial.

Debemos tener en cuenta que ahora no cobramos nada y que, además, perdemos. Mi opinión es que no se debe cobrar el impuesto al patrimonio.

Es muy buen negocio para el Estado no perder más y si la empresa da ganancias, además se le va a cobrar el 50% del impuesto a la renta. No digo si esto está bien o no desde el punto de vista de la igualdad tributaria, pero desde el punto de vista de un enganche comercial, no me gusta. Esto lo hemos conversado alguna vez con el señor Director, pero no sé si es su opinión.

El artículo 17 da dos años de plazo para distribuir al personal. Creo que aquí hay un error de copia. Me parece que si sale la ley, habría que darle al funcionario, durante un período equis, la opción para que pueda irse, a efectos de evitar esa sensación de inutilidad que puede haber cuando la decisión se toma por parte del administrador. Si al administrador no le sirve, se podría evitar el que le diga que se vaya. Ahora, si el funcionario se autoanaliza y se da cuenta que en esta nueva administración no va a servir, se le puede dar la chance por dos o tres meses de manifestar su intención de que lo redestribuyan. No habría que esperar a que el administrador le diga que va a ser redistribuido. De modo que se daría una posibilidad, por un período corto, a efectos de que el funcionario pueda optar por la redistribución. Considero que esto sería bueno desde el punto de vista moral, a efectos de no manosear al funcionario.

Estas son las dos salvedades que le haría al proyecto.

SEÑOR JUDE.- Como lo dice el señor Presidente de PLUNA, en ese organismo no habría una inestabilidad de tipo laboral. El funcionario administrativo tendría la opción de integrarse a una empresa cuya dimensión es distinta o, simplemente, seguir en su calidad de funcionario con una cierta estabilidad laboral para la que él mismo en su momento podría tener la iniciativa.

Me considero satisfecho con las aclaraciones formuladas por el señor Presidente de PLUNA.

tpe.4

SEÑOR AGUIRRE.- Nuestra presencia en el día de hoy en la Comisión obedece, como se sabe, al igual que la del señor Senador Ricaldoni, al hecho de ser integrantes de la Comisión de Constitución y Legislación. Se ha entendido que este proyecto de ley por sus especiales características innovadoras respecto de otras leyes donde el Estado interviene o es propietario de empresas públicas en el ámbito comercial o industrial, requiere el pronunciamiento de la Comisión de Constitución, o la consideración de los aspectos jurídicos atinentes al tema.

Por esta causa, me voy a referir a este aspecto del tema y porque además, sobre este tema de fondo, estoy viendo que nuestro partido está representado por los señores Senadores Ortiz, Lacalle Herrera y Canabal. Ellos son los que deben opinar sobre la materia sin perjuicio de que nosotros también tengamos nuestros puntos de vista y que, luego de referirnos al aspecto jurídico del tema, formulemos dos preguntas a los señores miembros del Directorio de PLUNA.

Desde el punto de vista jurídico, no nuestras objeciones, sí nuestras dudas y reflexiones sobre las soluciones que ofrece la ley son las siguientes. La ley opta por la figura o la categoría jurídica de la persona de Derecho Público no estatal. Eso es lo que se conoce como la persona pública no estatal. Esta categoría jurídica, cuya existencia se reconoce en nuestro Derecho a partir de una construcción doctrinaria, de una sistematización de sus caracteres que hizo el profesor Sayagués Laso ante las dudas y polémicas que surgían en nuestro Derecho por la existencia de ciertos organismos atípicos como el Frigorífico Nacional, CONAPROLE y las Cajas de Jubilaciones hoy conocidas como Cajas Paraestatales, reconoce ciertos elementos típicos que, en mi concepto, no se dan precisamente en este proyecto de ley.

Fundamentalmente, la persona de Derecho Público no estatal, como su nombre lo dice, además de ser creada por ley, en principio se rige por las normas de Derecho Público. Es decir, que si no hay normas expresas, se aplican las de Derecho Público y por excepción, en virtud de disposiciones expresas de la ley de creación, se aplican las normas de Derecho Privado. Ocurre aquí que en el artículo 12 del proyecto se habla de que las contrataciones, y en general en sus relaciones jurídicas, PLUNA se regirá por las normas del Derecho Privado con las excepciones que en la ley se establecen.

De modo que se invierte el principio. Esta norma no me parece mal. Considero que esta es una empresa de carácter comercial y que si se va a integrar capital privado para la mejor gestión, es el concepto que inspira a este proyecto de ley, lo lógico es lo que se dice en este artículo.

Lo que observo sí, es que en principio no me parece congruente con la calificación jurídica de Persona de Derecho Público no Estatal. Además, la persona de Derecho Público no Estatal, en la construcción de Sayagués --y así se ha reconocido siempre-- supone, entre otros caracteres, un cierto elemento coactivo para quienes se afilian a ello o integran capital.

Me explico. La ley dispone preceptivamente que determinadas personas físicas o jurídicas deben integrar capital. Aquí no. Aquí, como en un típico negocio de Derecho Privado, se va a crear una empresa y en ella el Estado va a aportar el patrimonio que actualmente tiene su Ente Autónomo y quienquiera podrá venir a integrar capital.

En mi concepto --puntualizo que esta no es una opinión definitiva porque no he estudiado el tema y toda esta materia de las personas de Derecho Público no Estatal y las Personas y de las sociedades de economía mixta está muy poco estudiado en nuestro país--, en principio, lo que aquí se pretende crear --considero que con acierto-- es una típica sociedad de economía mixta donde se integran, en proporciones variables, capital del Estado y aportes privados. Me inclinaría a pensar que aquí debería jugar el artículo 188 de la Constitución en su primer y segundo parágrafo cuando se admite que capitales privados integren el patrimonio de Entes Autónomos y Servicios Descentralizados, sea en su constitución --que no es la hipótesis--, o en su ampliación. De modo que aquí se pretende, me parece que con acierto, ampliar el patrimonio de esta empresa estatal.

Hago esta reflexión, no porque quiera --lo reitero-- formular una objeción de carácter tajante al aspecto jurídico, sino para que quede constancia en la versión taquigráfica y para que todos reflexionemos sobre este aspecto del problema que puede representar un obstáculo no insalvable, pero, en alguna medida, un impedimento en el trámite del proyecto de ley, si es que existe consenso para darle andamiento legislativo.

tpe.6

25x

En cuanto al fondo del problema --entrando a las preguntas del carácter de las que aquí se han formulado--, a mi vez, quiero plantearle al señor Presidente de PLUNA y al señor miembro del Directorio, señor Menéndez lo siguiente.

En primer lugar, según informaciones que tengo --si no es así, solicito que se me rectifique-- PLUNA presta servicios en los recorridos Montevideo - Asunción y Montevideo - Santiago de Chile. Mi pregunta es si estas líneas son menos redituables o más deficitarias que las otras comúnmente conocidas como ser Montevideo - Madrid - Montevideo y las de puente aéreo con Buenos Aires. Pregunto si realmente se justifica que haya líneas Montevideo - Asunción y Montevideo - Santiago de Chile.

La segunda pregunta se refiere específicamente a lo que se propone o a lo que se trata de hacer viable a través de este proyecto de ley. El señor Presidente de PLUNA, creo que a raíz de una pregunta del señor Senador Lacalle Herrera, hace un rato decía que en la línea Montevideo - Madrid, nosotros hacemos ejercicio de la llamada "quinta libertad" para tomar pasajeros en Buenos Aires y en Río de Janeiro y que eso se efectúa con la tolerancia, no con el apoyo, el entusiasmo ni la aprobación de Iberia y de Varig, es decir de España y Brasil. Si PLUNA dejara de ser una empresa típicamente estatal y se transformara en Empresa de Derecho Público no Estatal o en una empresa de economía mixta con participación mayoritaria, minoritaria o igualitaria de capital privado, esa tolerancia en el ejercicio de la quinta libertad que hasta ahora han tenido con nosotros los gobiernos de Brasil y España, con cuyas líneas aéreas nosotros resultamos competidores, ¿no llevaría a que surgiera una oposición a que hiciéramos ejercicio de esa quinta libertad, si adoptáramos, para este derecho que tenemos, utilizar esta línea en la figura de una sociedad de economía mixta y entrara aquí una empresa privada extranjera?

SEÑOR CONFORTE.- Vamos a invertir las contestaciones a las preguntas y empezar por la última.

Tal vez tenga razón el señor Senador. En la medida en que las compañías de bandera, llámese Varig, Iberia o Pan Am, vean que hay un desarrollo de la compañía de bandera uruguaya integrada con capitales privados, es posible que se endurezca cada vez más el otorgamiento de la quinta liber-

tad. Creo que esta opinión también la comparte el señor Director Menéndez.

En la medida en que somos chicos, y volamos con un avión malo desde el punto de vista de la comodidad, de la relación combustible-pasajero, ellos piensan: "bueno, pobres muchachos, los dejamos trabajar y les damos un poco de quinta libertad". En la medida en que vean que PLUNA puede llegar a ser un competidor eficiente, tal vez se endurezcan las negociaciones de quinta libertad en Brasil y en España. Incluso, si se cambian los aviones y en lugar de transportar 160 pasajeros se llevan 290, España podría argüir que si se siguen tomando pasajeros en Río, hay que llevarlos a otro punto y no solamente a Madrid. No tengo dudas de que se vayan a endurecer las negociaciones, pero de todas maneras "me largaba al agua", sobre todo si hay interesados en invertir.

En cuanto a la otra pregunta del señor Senador Aguirre, tenemos un dilema de hierro. No sabemos qué hacer con los aviones. Las frecuencias con Santiago de Chile comenzaron hace un año y han mejorado; tenemos que crear una tradición turística Chile - Montevideo, cosa que se ha ido logrando poco a poco con tarifas especiales. En ese sentido, quiero destacar que tanto el director Menéndez, Comas, como quien habla somos bastante liberales en cuanto a las tarifas o al otorgamiento de descuentos a fin de que las personas se acostumbren a viajar a Chile. Cabe indicar que a este respecto ha aumentado el nivel ocupacional, aunque no llega a ser superavitario.

Recuerdo cuando fui funcionario de PLUNA en el año 1952 ó 1953. Un día, al ingresar al Directorio, se me dijo que se habían comprado tres o cuatro De Havilland. Pregunté qué se iba a hacer con esos aviones, qué destino iban a tener. Es decir que se compraron los aviones y recién entonces se les iba a fijar un destino. Es lo mismo que sucedió con los Boeing 737; creo que sobran aviones. Tenemos que dar posibilidades de volar a lugares más o menos aceptables al material de vuelo de que disponemos. Lo que ocurrió en PLUNA es similar a cuando se compra un asado y después se piensa a cuantos se va a invitar a comer. Entiendo que el mecanismo debe ser a la inversa.

Nos encontramos frente a estos hechos y entonces tratamos de abrir nuevas líneas que pueden llegar a ser rentables.

25 x

Quiero destacar que volamos una vez por semana a Asunción del Paraguay. Esto obedece a una decisión de carácter político porque Paraguay insistía y no había ningún argumento jurídico para negar a las Líneas Aéreas Paraguayas la entrada a Montevideo. Entonces, se resolvió establecer una frecuencia semanal en pool con Líneas Aéreas Paraguayas, es decir, PLUNA viaja una vez a Paraguay y LAP viene una vez a Montevideo. Por supuesto, esto tampoco es redituable. Reitero que esto resulta por el ansia de sacar el jugo a los aviones antes de que envejezcan y nuestra intención es cubrir el área regional.

Sin intentar defender la posición del Directorio que ideó la línea a Chile, puedo informar que los vuelos a Santiago han ido mejorando. El uruguayo y el chileno viven un poco de espaldas a los Andes, lo que hace muy difícil la integración, pero poco a poco hemos logrado que los uruguayos descubran a Chile y los chilenos a Uruguay.

SEÑOR MENENDEZ.- A este respecto quiero agregar que, efectivamente, por las razones expresadas por el señor Presidente, entendimos que era necesario abrir nuevas líneas, dando una mejor utilidad a nuestros aviones.

En tal sentido solicitamos la elaboración de un estudio respecto a la viabilidad de la línea a Santiago. Dicho estudio demostró que la línea podía ser redituable. Es preciso tener en cuenta que cualquier línea nueva requiere un tiempo de adaptación, que estaría por cumplirse con el lapso transcurrido desde que se iniciaron los vuelos.

Además, se dieron algunas circunstancias propias del mercado: se tomaba en cuenta como un factor a favor de la línea a Chile el transporte que se pudiera hacer de pasajeros en tránsito hacia Madrid. Este año, por la gran demanda de pasajes, los aviones viajaron completos por lo que no había lugar para llevar los pasajeros que eventualmente tendrían que venir de Chile.

Con respecto a los vuelos a Asunción, como señaló el señor Presidente, el Directorio hizo notar la inconveniencia desde el punto de vista económico de retomar esta línea, pero hubo una decisión política y nos llegaron comunicados del Ministerio de Relaciones Exteriores en el sentido de la conveniencia de reiniciar estos vuelos.

Contestando a la pregunta concreta del señor Senador Aguirre en cuanto a si estas líneas son menos redituables, hay que precisar que por las carencias que mencionaba el señor Presidente es imposible determinar --salvo que se realice un estudio-- cuál es el rendimiento por línea.

SEÑOR JUDE.- Aquí se ha dicho que la línea aérea que cumple servicios con Paraguay no es redituable, desde el punto de vista de la aviación.

Sin embargo, quiero señalar que desde el punto de vista nacional es altamente redituable. He estado varias veces en Paraguay y he podido comprobar que hay gran cantidad de personas que, por disponer ahora de un servicio aéreo, vienen a pasar sus vacaciones en Punta del Este.

En ese sentido, aunque desde el punto de vista estrictamente del transporte esta línea no sea redituable, considero que para el país sí lo es y además le conviene.

SEÑOR MENENDEZ.- Creo que lo que dice el señor Senador es correcto. Sin embargo, como administrador de un ente comercial, tengo que analizar los hechos desde otro punto de vista. Si el país recibe un beneficio aunque el Ente se perjudique, perfecto, pero del punto de vista concreto de la administración del Ente, se trata de una línea que no es redituable. Esto se va a reflejar en los resultados que dé PLUNA al final del ejercicio.

SEÑOR CONFORTE.- Comparto totalmente lo que acaba de señalar el señor Menéndez; nosotros estamos interesados en la microeconomía de la empresa y contamos con los números fríos de las líneas.

Si hay otros elementos que llevan a que el gobierno entienda conveniente abrir nuevas líneas --ya sea por inversionistas, turismo, etcétera-- es un problema del propio gobierno y no de los administradores del Ente.

SEÑOR RICALDONI.- Tengo algunas preguntas que formular al Directorio de PLUNA.

Aclaro que al igual que el señor Senador Aguirre recién tomé contacto con el texto de este proyecto de ley en la noche de ayer.

A través de la lectura del articulado advierto una intención con este proyecto que sin duda alguna es la consecuencia política del Acuerdo Nacional, donde hubo un pronunciamiento de los Partidos Políticos sobre el destino de PLUNA. Pero luego, analizando el texto, uno advierte que en el artículo 1º se hace referencia a la transformación de PLUNA en una persona de derecho público no estatal. Sin embargo luego, a través del resto del articulado --creo que el señor Senador Aguirre señalaba lo mismo-- a uno se le plantean determinadas dudas en cuanto a qué es realmente lo que se quiere hacer de PLUNA. Una persona de derecho público no estatal es algo distinto de lo que se puede denominar una sociedad de economía mixta. Al leer el proyecto da la impresión de que se encuadra más en lo que prevé el inciso primero del artículo 188 de la Constitución que permite el ingreso de capitales privados a los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados.

Creo que mi pregunta no es ociosa porque puede tener mucho que ver con el perfil que pueda tener un planteo eventual de ingreso de capitales privados y determinar cuál es realmente el pensamiento del Directorio de PLUNA sobre lo que se quisiera que fuera la nueva naturaleza jurídica de ese Ente.

Esto también influye sobre todo lo demás, es decir, cuál es el régimen jurídico sobre el cual se va a desenvolver la nueva empresa: un régimen básicamente de Derecho Público o de Derecho Privado. También se refleja sobre consecuencias secundarias y sobre la naturaleza de la función que se presta dentro de PLUNA, porque según el caso, se tratará de un funcionario privado o público, y así sucesivamente.

Me gustaría saber qué es lo que se pensó acerca de esto o si uno u otro camino le podrían ser indiferentes al Directorio de PLUNA.

SEÑOR CONFORTE.- No deseo incursionar en materia jurídica porque ello sería irreverente, ya que no soy especialista en esa materia. Por lo tanto, no puedo expresarme a favor

o en contra de lo que dijeron los señores Senadores Ricaldoni y Aguirre. Lo que sí puedo dar es mi opinión personal.

Si se me pregunta qué es lo que quiero de PLUNA como ciudadano, no como administrador, teniendo en cuenta los resultados del Ente diría que lo que quiero es que se venda hasta el cien por ciento; de ahí hacia abajo es un problema de los gobernantes.

Lo que no puedo es entrar a dar mi opinión en cuanto a, si desde el punto de vista jurídico eso puede funcionar o no con este proyecto de ley.

Aclaro que no sé si todos los miembros del Directorio comparten ésta, mi opinión.

SEÑOR RICALONI.- En realidad, creo que existe una definición política; el proyecto de ley lo es, pues de él se concluye que el Estado no se quiere desprender por lo menos totalmente de PLUNA. Sin duda, en eso no hay coincidencia entre lo que expresa el señor Director de PLUNA y lo que busca el proyecto.

Lo que sí puede haber es alguna duda en cuanto a qué se quiere hacer con la nueva figura jurídica; pero lo que es claro --porque está en el proyecto de ley-- es que aquí no se nos propone la disolución de PLUNA como empresa estatal, sino su transformación, donde el Estado va a mantener, de alguna manera, su participación en el Ente.

SEÑOR CONFORTE.- Por tres quintos de votos lo puede vender.

SEÑOR RICALDONI.- Pero eso surge de la propia norma constitucional; no es un hallazgo del proyecto.

Mi pregunta no estaba referida a la eventualidad del papel estatal en una línea aérea uruguaya, porque a mi juicio eso está descartado por el obvio hecho de que el proyecto lo establece de otra manera. Mi pregunta es, asumiendo no su punto de vista personal --que es importante-- sino asumiendo la voluntad política del Poder Ejecutivo, en el caso de que el Estado seguiría teniendo participación en una línea aérea uruguaya con proyección internacional, cuál es, dentro de ese abanico de posibilidades que se le abre al Estado en una nueva variante legislativa, el objetivo perseguido por este proyecto: que se transforme en una persona pública no estatal o en una sociedad de economía mixta.

jac.2
D/91

25 x

SEÑOR CONFORTE.- Creo que esto escapa a mis posibilidades.

SEÑOR BATLLE.- Me parece que la pregunta está referida a otro tema. Entiendo que lo que el señor Senador Ricaldoni quiere saber es la opinión del señor Presidente de PLUNA en cuanto a si el Ente debería manejarse con normas administrativas de Derecho Privado o de Derecho Público.

Habida cuenta que mañana se constituyera una sociedad de economía mixta de acuerdo a lo que establece el artículo 3º: una parte de capital privado y otra de capital público, ¿bajo qué normas entiende el señor Presidente de PLUNA, debería manejarse el funcionamiento, la reglamentación administrativa, los derechos de los funcionarios, los derechos de los terceros contra la empresa, la relación contractual entre los particulares y esa empresa? ¿Bajo normas administrativas de Derecho Público o de Derecho Privado? ¿Cuál es el sistema más conveniente dentro de las prácticas comerciales habituales que el señor Presidente de PLUNA seguramente conoce, sin ser abogado?

SEÑOR CONFORTE.- No me cabe la menor duda de que debería regirse por las normas del Derecho Privado. Todo debería regirse de esa forma. Las contrataciones, el nombramiento y destitución de funcionarios, etcétera. Puedo asegurar que si todo se rigiera por las normas del Derecho Público no habrá ningún inversionista dispuesto a comprar ninguna acción de PLUNA.

SEÑOR MENENDEZ.- Quiero dejar constancia acerca del origen de este proyecto porque de las palabras de los señores Senadores puede surgir un error.

Parecería --mucha gente lo cree así-- que este proyecto ha sido propiciado por el Directorio de PLUNA, lo que no es así. El Directorio de PLUNA, estudiadas todas las circunstancias que explicó extensamente el señor Presidente, llegó a la conclusión de que era conveniente el aporte de capitales y tecnología privados. Al respecto se realizaron varias reuniones con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, donde el Directorio hizo saber su opinión. A raíz de eso el Poder Ejecutivo presentó este proyecto de ley sobre el cual el Directorio de PLUNA oficialmente no se ha manifestado ni a favor ni en contra.

Personalmente, me abstengo de considerarlo por entender que no es de competencia de la Administración, sino que se

trata de un problema político que deberá ser resuelto por los señores Legisladores.

SEÑOR CONFORTE.- Deseo aclarar que también entiendo que se trata de un problema político.

De todos modos debo dejar bien en claro que si se mantiene un estatuto del funcionario público no se va a conseguir a nadie que venga a invertir aceptando la inamovilidad del incapaz. Creo que las cosas hay que decirlas en forma bien clara. Tal como lo manifesté anteriormente en esta reunión en este país es muy difícil destituir por incapacidad a un funcionario que no sea técnico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de proseguir, quiero advertir que están anotados para hacer uso de la palabra, además del señor Senador Ricaldoni, los señores Senadores Batlle y Gargano. Además, ya estamos a una hora bastante avanzada y éste es un tema que merecería una consideración más prolongada, de modo que consultados los miembros de la Comisión, existe la posibilidad de invitar a los señores representantes del Directorio de PLUNA a una próxima sesión que se realizaría recién el jueves 14 de mayo, porque el próximo jueves está previsto que concurra el señor Ministro.

SEÑOR CONFORTE.- Dejo constancia que no voy a poder asistir porque debo viajar hasta la ciudad de Quito a efectos de participar en un seminario. De todos modos, el Directorio podrá ser representado por el señor Vice-Presidente y el Director.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, continuaría ahora hasta que hagan uso de la palabra los señores Senadores inscriptos, reuniéndonos el próximo jueves 14 para continuar con este tema.

SEÑOR GARGANO.- Pido excusas a los señores integrantes de la Comisión, pero esta sesión se está realizando en forma simultánea a la de Transporte y Obras Públicas que, en el día de hoy, recibía al señor Ministro y al señor Presidente del Banco de la República. En el curso de la reunión, el señor Ministro nos planteó su disposición e interés a concurrir a esta Comisión, dado que el proyecto viene con iniciativa del Poder Ejecutivo y de su Ministerio. Por lo tanto, propongo que se invite al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para la próxima sesión a los efectos que exponga los fundamentos del proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay inconveniente, señor Senador.

SEÑOR MENENDEZ.- Deseo aclarar que la observación que formulé anteriormente estaba referida a la presentación de la ley. En cuanto a lo que ha manifestado el señor Conforte, lo comparto totalmente y hemos hecho saber al Ministerio la conveniencia de que la contratación del personal se haga de acuerdo a las normas del derecho privado. Digo esto, porque puede haberse desprendido de mis palabras que no estaba de acuerdo; sí lo estoy, y lo he manifestado reiteradas veces.

SEÑOR RICALDONI.- Brevemente, deseo formular dos interrogantes.

La primera consiste en ¿por qué régimen --de derecho privado, o de derecho público-- se rigen compañías como Aerolíneas Argentinas o Varig?

La segunda pregunta es ¿de qué dependencia pública forman parte los que han redactado este proyecto de ley? Pienso que quizás puede resultar importante en algún momento invitar a Sala a los autores de este proyecto, a los efectos de discutir cuestiones de carácter técnico.

SEÑOR CONFORTE.- Debo decir que Varig es una compañía privada, mientras que Aerolíneas Argentinas es estatal y tiene un régimen muy especial, que no conozco a fondo, en cuanto a amovilidad o inamovilidad de los funcionarios. Lan Chile es una sociedad anónima cien por ciento estatal, hay otras compañías que son absolutamente estatales, otras son privadas y otras poseen un régimen de economía mixta.

SEÑOR MENENDEZ.- Quiero aclarar que Lan Chile es estatal, pero se rige por normas de derecho privado.

SEÑOR CONFORTE.- En cuanto a quiénes han actuado en la ley ellos son el doctor Atchugarry, el doctor Semino y el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y personalmente estuve conversando al respecto con el señor Ministro Zerbino y con el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BATLLE.- Deseo ser muy breve, porque este tema lo tendremos que considerar y analizar largamente y, además, supongo que cerca de las trece horas todos los Legisladores miembros de la Comisión tendremos que retirarnos debido a otros compro-

misos. Por lo tanto, no voy a extenderme en una consideración muy profunda y pormenorizada de las reflexiones que me merece el tema en general.

Simplemente, a forma de resumen, quiero puntualizar: 1) la información que produjeron hoy los señores miembros del Directorio de PLUNA --tanto el señor Presidente, como el Vicepresidente-- nos demuestra claramente que la operación de esta compañía --no digo la amortización de las deudas de los bienes de capital adquiridos en el pasado, ni el pago de sus rentas o de sus intereses-- teniendo en cuenta los recursos que ella maneja, a corto plazo es absolutamente inviable. No bien se pongan en práctica las enormes limitaciones de carácter internacional en lo que respecta a la protección ambiental y concluya la vida útil de operación de estos aviones, que ya cuentan con muchas horas de vuelo --lo que produce un desgaste y un cansancio de todo el material que, a partir de determinado punto, es absolutamente irrecuperable; como lo podrá corroborar el señor Presidente de PLUNA que es piloto y conoce algo del tema-- e independientemente del estatuto jurídico y de cuál sea el destino final que se dé a esta compañía, sin aportes de fondos frescos por parte de la sociedad uruguaya, mediante impuestos, endeudamiento o recursos de la tesorería, ella no puede seguir funcionando.

2) En cuanto a la naturaleza jurídica que se proyecta, discrepo con este texto legal y participo con las objeciones señaladas por los señores Senadores Aguirre y Ricaldoni. Aquí no se trata de una persona de derecho público no estatal. Lo que se propone es una sociedad de economía mixta cuyo funcionamiento, a mi juicio, debe estar regido por las normas del derecho privado.

Tampoco comparto el artículo 5º en cuanto a que "in fine" se establece una nueva instancia, que es la de la posible transferencia, previa autorización, del capital del Estado, porque esto sí es una disposición constitucional. Pero en esta eventualidad deberíamos obtener dicha disposición constitucional en un solo acto, a los efectos de darle a esa persona pública, o a esa sociedad de economía mixta, toda la gama de posibilidades para efectuar una negociación con todas las potestades ya otorgadas en esta ley. De lo contrario, por las múltiples vías que hoy se están instrumentando en el mundo para atender las soluciones en todos los servicios públicos --desde los servicios de agua que, hasta en capitales tan importantes como París son privados-- cualquier posibilidad

comercial nos obligaría a volver a discutir el tema desde el punto de vista jurídico para conceder lo que sólo puede otorgarse por mayoría de 3/5 del total de componentes de cada Cámara, como lo establece la disposición constitucional.

3) Considero que acá también hay un problema más de fondo, que es el que tiene que ver con los servicios públicos en general.

En el mundo entero, en todas las organizaciones sociales contemporáneas y gobiernos de cualquier orientación, ya sean socialistas, comunistas, conservadores o liberales, se están utilizando múltiples mecanismos jurídicos y distintas soluciones para reconvertir los servicios públicos con el fin de lograr una mayor eficiencia.

Lo mismo ocurre en las grandes organizaciones privadas en donde los Directores de las multinacionales han advertido que por encima de una determinada dimensión, la Administración se transforma, prácticamente, en algo inflexible, que no responde adecuadamente con la velocidad de cambio que exige la realidad económica, social, tecnológica y de organización de vida de la sociedad contemporánea y que va a tener, en mayor grado, en un futuro inmediato.

Por lo tanto, lo que debemos hacer es votar un proyecto de ley que tenga toda la flexibilidad posible a fin de que abarque la mayor cantidad de soluciones.

En materia de empresas de transportes podría expresar que los ferrocarriles japoneses, con 115 años de antigüedad en manos del Estado, se dividieron en seis sociedades vendidas por acciones. Esta evolución puede observarse en otras partes del mundo, porque no solamente Japan Air, British Airways, Lufthansa, e Iberia han seguido el mismo camino, sino también Aerolíneas Argentinas, después de ser afectada por un conflicto.

Todo esto significa que en los medios de servicios públicos se está dando una transformación muy importante, que abarca desde los transportes, el gas, la electricidad hasta los seguros. No se puede decir que existe una metodología universal para cada circunstancia y para cada país.

Lo que sucede es que no pueden seguir funcionando como hasta ahora, porque cuando se elige un camino se lo hace en

función de una situación concreta y específica.

En algunos casos, se optó por la venta de las acciones por el valor de una libra, como sucedió con las compañías de transporte de carga en Inglatgerra, que fue adquirida por sus funcionarios.

Después de comprar todo el paquete accionario, los funcionarios constituyeron un Directorio y actualmente han multiplicado por 38 el capital inicial.

En otros, se trató de formar una sociedad que controlara y condujera el sistema en función de determinadas condiciones.

Se puede mencionar el caso de ofrecimiento al público para la adquisición de la compañía suministradora de los servicios de gas en Inglaterra, donde se vendieron en pequeñas cantidades las acciones. Sería el caso de que nuestra Compañía del Gas vendiera todas sus acciones en la Bolsa de Montevideo y las mismas fueran compradas por todos los habitantes del país, dándole, como es lógico, opción a sus funcionarios. De esta manera se realizaría una asamblea entre todos los compradores resolviéndose que los actuales gerentes continuarán al frente de la empresa buscándose, más tarde, otro tipo de organización.

Asimismo, se puede mencionar lo sucedido en distintos países como España, Inglaterra, Alemania, Canadá, Estados Unidos, Brasil y países socialistas, donde se realizaron 50 ó 60 operaciones de este tipo, que concluyeron exitosamente con el mejoramiento de la economía global del Estado y con disponibilidad de recursos que podrían ser invertidos en otras áreas. Esto puede llevarse a cabo dado que en las distintas sociedades existe una relación entre producto y tasa de gravamen, que no se puede sobrepasar. De procederse de esta manera se produciría otro fenómeno, donde por encima de determinado porcentaje de gravamen sobre el producto, existe un descenso vertical de la recaudación. Por lo tanto, la aplicación de presión fiscal es meramente enunciativa, pero no se puede cumplir.

En este caso concreto, debemos elaborar un proyecto de ley que resuelva los problemas que se van a plantear. En determinado momento, el Directorio de PLUNA deberá decidir si tendrá que bajar o no las cortinas, puesto que el Estado no podrá continuar dándole recursos, salvo que procedamos de una forma similar al caso de AFE.

jac.7
D/91

25 X

El Estado ayuda a este Ente con U$S 20:000.000 por ano y a pesar de ello no se logra un eficaz funcionamiento. Con ese dinero se podrían realizar obras de distinta naturaleza como por ejemplo la electrificación del medio rural, teniendo en cuenta, además, que sus funcionarios no están satisfechos porque saben que trabajan en algo que no vive ni muere.

En consecuencia, me afilio a la redacción de un proyecto de ley que contemple las variables universales para encontrar una salida que, lamentablemente, hoy no es visible. La actual redacción nos limita a las posibilidades que se encuadran dentro del artículo 3º y todo lo demás vendrá por añadidura.

Se trata de un trabajo de duplicación de esfuerzos que, a mi entender, no tiene sentido.

El problema de PLUNA es de difícil solución, cualesquiera sean las fórmulas que se planteen ya sea que se opte por el texto de esta ley o por cualquiera de las variables existentes en el mundo a propósito de empresas mixtas.

Lo mismo sucedería si se aplicara el Decreto Nº 50 de febrero de 1981 de Cuba, la proposición polaca, soviética, la tesis inglesa o la de Felipe González con Rumasa en España.

En el caso particular de PLUNA, debemos tener en cuenta que debe servir a un mercado local de 3:000.000 de habitantes que eligen libremente en qué compañía deben viajar.

Además, aquellos que se decidan a comprar parte o todo el capital, deben tener la certeza de que podrán levantar pasajeros en los países vecinos.

Por lo tanto, la posibilidad operativa de futuro de esta empresa con inversores chinos, australianos o japoneses debe ceñirse al hecho de que se negocie con Brasil y Argentina la alternativa de levantar pasajeros en forma genuina o, como llaman los empresarios aéreos, de quinta y sexta libertad.

jac.8
D/91

25 x

Si el señor de Singapur Airlines u otro viene aquí con todo su capital y dice que va a transformar PLUNA en algo rentable; que en lugar de tener cuatro aviones va a poseer ocho y en lugar de levantar mil pasajeros, transportará diez mil, no tengo ninguna duda --si fuera argentino o brasileño-- que diría: hasta aquí llegamos pacíficamente; pero más de aquí no.

Considero, por tanto, que la posibilidad real de que esto suceda va a estar en función de la capacidad de negociación que tenga quien quiera venir; si es de otro país que no sea Argentina o Brasil, tendrá equis dificultades; si es de Argentina menos y si es de Brasil también.

No creo viable que alguien se interese en ser socio del Estado uruguayo si no tiene la certeza jurídica de que va a poder expandir el porcentaje de pasajes en Argentina y Brasil; y menos creo posible que alguien compre esta compañía --que está en pérdida, no es rentable por sí misma y a nadie le interesa, salvo el derecho de bandera para poder volar con ella a Europa o los Estados Unidos, el negocio esté en manos de PLUNA o de Ferruccio Pascuccio va a dar igualmente pérdidas-- si no se consigue sacar pasaje de la Argentina o Brasil. Esto no depende ni del socio ni de PLUNA, sino de esos dos países. Esta es la realidad económica operativa jurídica y de mercado de un aspecto que está mucho más allá de nuestras potestades resolver.

Ojalá haya una empresa de alguna nación que por otras circunstancias de carácter comercial global, por diferentes mecánicas que están fuera de nuestro mercado pueda --en función de acuerdos que existan o se vayan a constituir entre Brasil y Argentina-- tener derecho a levantar pasaje. Entonces sí al Estado uruguayo le puede convenir ser socio o quizá le pueda servir salirse de este negocio con la protección de los funcionarios técnicos que van a ser tomados por otra compañías, ya que son de primera categoría. También existen las dificultades naturales de los funcionarios administrativos, donde seguramente se hará una selección.

Tampoco creo que haya ninguna empresa que venga a trabajar "fifty-fifty" con el Estado uruguayo ni, por supuesto, en minoría. Considero que comercialmente a nadie le puede interesar --en ningún país del mundo, salvo que sea un negocio monopólico de alta rentabilidad-- estar de socio al 50% con el Estado.

hrm.1
D/91

25 x

Desde el punto de vista de la eficacia y eficiencia en la productividad, en lo único en que se diferencian todos los Estados es en el porcentual de su ineficiencia; pero todos son igualmente ineficientes.

Por consiguiente, señor Presidente, esta compañía tal como está, no puede funcionar, cambiémosle o no el sistema jurídico. Esto que se propone es parcial y no enfoca todas las posibilidades legales; por tanto considero que hay que modificarlo y, en la práctica, creo que va a ser muy difícil que alguien se interese por adquirir --no digo ya por ser socio-- un derecho de bandera que tiene el Estado uruguayo, si no consigue previa y fehacientemente que Argentina y Brasil le permitan recoger pasaje. Esos son dilemas de hierro, que ni siquiera está en nuestras manos legislativas resolver.

SEÑOR SENATORE.- ¿Me permite, señor Presidente?

Hemos oído toda la exposición que formularon los señores integrantes del Directorio de PLUNA y lo único que deseo solicitarles es que algunos de los elementos, balances, informes administrativos de que hicieron uso en esta sesión, fueran facilitados a esta Comisión a fin de realizar un análisis más detallado de ellos en el momento en que volvamos a tratar este tema.

SEÑOR CONFORTE.- En el correr de la semana que viene enviaremos los informes que podamos tener.

SEÑOR RICALDONI.- ¿Me permite?

Al igual que el señor Senador Senatore quisiera realizar un pedido que sería de mucha utilidad para todos los que estamos trabajando en torno a esta mesa.

Si fuera posible --no sé si a través de la Comisión o del Directorio de PLUNA-- quisiera pedir una copia de los estatutos o de las leyes que regulan el funcionamiento de las empresas mencionadas tanto por el contador Conforte o el señor Menéndez, como el caso de Varig, Aerolíneas Argentinas, Lan Chile, etc. Quizá en los servicios jurídicos de PLUNA exista algo de este material y creo que va a ser muy útil para que nosotros podamos efectuar comparaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda formulado el pedido y si el Directorio de PLUNA puede satisfacerlo, le rogamos lo haga llegar a la Comisión.

hrm.2
D/91

25x

La Mesa agradece la presencia de los señores integrantes del Directorio de PLUNA.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 45 minutos)

hrm.3
D/91